ChatGPT

Messerschmied 262 (vermutlich: Messerschmitt Me 262) – technischer Tiefenbericht

Executive Summary

Die Bezeichnung **„Messerschmied 262“** lässt sich in öffentlich zugänglichen Quellen **nicht** belastbar als Messer-/Klingenprodukt verifizieren. Dagegen existieren **primäre Originaldokumente** (Flugzeug-Handbuch, Bedienungsvorschrift) mit der klaren Typbezeichnung **„Me 262 A-1, A-2“** der **Messerschmitt A.-G., Augsburg**. Daher interpretiert dieser Bericht „Messerschmied 262“ als **Schreib-/Begriffsvariante** von **Messerschmitt Me 262** und liefert die geforderten technischen Details entsprechend für das Luftfahrzeug. [1]

Auf Basis des **Flugzeug-Handbuchs Teil 0 (Allgemeine Angaben, Stand Sept. 1944 / Ausgabe Okt. 1944)** ergibt sich das Grundlayout: **freitragender Tiefdecker**, **zweistrahlig**, **Ganzmetall-Schalenbau**, **einziehbares Bugradfahrwerk**, **zentrales Seitenleitwerk**, **automatische Vorflügel** sowie **Landeklappen** zwischen Querruder und Flügelwurzel. [2]

Zentrale Kennwerte (Quellenlage teils widersprüchlich je nach Dokumentstand/Variante, daher als Bereich/Quellenkonflikt ausgewiesen):
Die Dokumente nennen u. a. **Länge 10,6 m**, **Tragfläche 21,7 m²**, **Spurweite 2,55 m**; für die **Spannweite** erscheinen in Originaldokumenten **12,51 m** und **12,65 m**. [3]
Als Triebwerke werden in der Bedienungsvorschrift **zwei Junkers Jumo 004 B-1** genannt; die Triebwerke sind beidseitig unter der Tragfläche aufgehängt. [4]
Das Systemhandbuch beschreibt **hydraulisch/„Drucköl“ betätigte** Klappen und Fahrwerk (Pumpe am linken Triebwerk), **elektrische** Trimmung der Höhenflosse sowie definierte Betriebsgrenzen bis **1000 km/h im Sturzflug** (zulässige Grenzwerte). [5]

Für Performance und aerodynamische Einordnung werden zusätzlich (i) ein **RAE-Flugtestbericht (Farnborough, Okt. 1945)** zu Me 262/He 162/Ar 234 herangezogen (inkl. Vergleich Meteor III im Widerstandsbudget) und (ii) museale Faktblätter (z. B. National Museum of the USAF) für konsolidierte Kenndaten. [6]

Wichtige Einschränkung: Mehrere vom Nutzer gewünschte Felder (z. B. *Klingenstahltyp, HRC, Wärmebehandlung, Griffmaterial, Schneidenwinkel*) sind **für ein Strahlflugzeug nicht anwendbar**. Wo möglich wird stattdessen das technische Analogon (Werkstoffe/Struktur, Aerodynamik/Geometrie, Betriebs- und Wartungsvorschriften) geliefert; nicht verfügbare Details (z. B. Fertigungstoleranzen aus Werkszeichnungen, chargenspezifische Abnahmen) werden explizit als „nicht belegt“ markiert.

Identifikation, Methodik und Annahmen

Warum diese Zuordnung?
Die primären Dokumenttitel lauten eindeutig **„Me 262 A-1, A-2 Flugzeug-Handbuch“** bzw. **„Me 262 A-1, A-2 Bedienungsvorschrift-Fl“**, inklusive Herstellerangabe **Messerschmitt A.-G., Augsburg**. Das ist die belastbarste, dokumentbasierte Interpretation der Zeichenfolge „…262“ im technischen Kontext. [7]

Methodik (Quellenpriorität)
Erstens wurden **Original-/Primärdokumente** (Flugzeug-Handbuch Teil 0/Teil 1; Bedienungsvorschrift; Waffenanlagen-Handbuch) ausgewertet. Zweitens wurden **amtliche/museale Angaben** (USAF Museum Fact Sheet; Deutsches Museum Digital; AWM-Objektseite) zur Plausibilisierung genutzt. Drittens wurden **Flugtest-/Auswerteberichte** (RAE-Technote 1945) für Leistungs-/Vergleichsaussagen herangezogen. [8]

Explizite Annahmen (weil Nutzerdaten „Herstellungsjahr/Charge" fehlen)
Dieser Bericht behandelt die Me 262 in den in den Quellen dokumentierten Konfigurationen **A-1 (Jäger)** und **A-2 (Schnellkämpfer/„Blitzbomber")**, mit Dokumentständen um **1944** (Wartime-Handbücher). Technische Unterschiede nach späteren Umbauten/Endkriegsvarianten können daher außerhalb der hier zitierten Dokumente liegen. [9]

Mapping der Messer-Checkliste auf Luftfahrzeugtechnik (Transparenz) Viele von Ihnen gewünschte Felder sind „messer-spezifisch". In diesem Bericht wird deshalb umgedeutet:
Klingenstahltyp/HRC/Wärmebehandlung → **Strukturwerkstoffe/Oberflächenschutz/Schutzanstrich**;
Klingengeometrie/Anschliff/Winkel → **Flügel-/Leitwerksgeometrie, Klappen-/Trimmwinkel, Aerodynamikdaten**;
Zubehör/Verpackung → **Boden-/Rüstsatzgeräte, Abdeckungen, Feststell- und Transporthilfen**;
Seriennummer/Charge → **Werknummer (Werk-Nr.), ggf. weitere Kennungen**. [10]

Technische Spezifikationen

Spezifikationstabelle

> **Hinweis zur Tabellenlogik:** Wo Quellen voneinander abweichen, wird der Wert als „(Quelle A / Quelle B)" gezeigt statt eine Scheinpräzision zu behaupten.

Kategorie	Merkmal	Wert / Bereich	Primärquelle(n)
Identität	Typ/Handbuchbezug	Me 262 A-1, A-2 (Flugzeug-Handbuch, Ausgabe Okt. 1944; Stand Sept. 1944)	[11]
Bauart	Grundkonfiguration	Freitragender Tiefdecker, Ganzmetall-Schalenbau, zweistrahlig, Bugradfahrwerk (einziehbar), zentrale Seitenflosse; automatische Vorflügel; Landeklappen zwischen Querruder und Flügelwurzel	[2]
Abmessungen	Spannweite	12,51 m (Handbuch Teil 0) / 12,65 m (Bedienungsvorschrift)	[3]
Abmessungen	Länge	10,6 m	[3]

Kategorie	Merkmal	Wert / Bereich	Primärquelle(n)
Abmessungen	Höhe	3,85 m (Handbuch Teil 0; Dokumentkonflikt zu anderen Sekundärangaben möglich)	12
Flügel	Tragfläche	21,7 m²	3
Fahrwerk	Spurweite	2,55 m	12
Landeklappen	Klappenwinkelbereich	0° bis 55° (Druckölbetätigung)	13
Trimmung	Höhenflosse	elektrisch verstellbar; Bereich +3° bis −6°	14
Triebwerk	Typ	2× Junkers Jumo 004 B-1	15
Kraftstoff	Tankanordnung / Kapazitäten	2× 900 L (vor/hinter Führerraum) + 1× 600 L (Rumpf hinten) + 1× 170 L (unter Führerraum vorn)	16
Kraftstoff	Gesamtmenge	A-1: 2570 L; A-2: 2370 L (Dokument mit Hinweis zur A-2-Betankungsbegrenzung)	14
Betriebsstoffe	Triebwerkskraftstoff	J2; falls nicht vorhanden: B4 mit 5 % Schmierstoffzusatz	17
Betriebsstoffe	Schmierstoffe / Mischung	Schmierstoff „Aero-Shell mittel“ oder „Intava Rotring“ mit „Fl-Drucköl“ 1:1 gemischt (Triebwerk)	16
Hydraulik/Drucköl	Druckölpumpe	18 L/min am linken Triebwerk; betätigt Fahrwerk/Bugrad/ Landeklappen (Notbetätigung über Preßluft)	18
Elektrik	Generatoren / Netz	je Triebwerk 3000 W bei 24 V; Sammler 20 Ah hinter Führersitz	19
Waffen (A-1)	Starre Bewaffnung	4× MK 108 (2× je 100 Schuss; 2× je 85 Schuss), elektrisch-pneumatische Fernbedienung	20
Waffen (A-2)	reduzierte Kanonenlast	Bedienungsvorschrift nennt A-2 mit 2× MK 108; Bombenlastträger unter Rumpf	21

Kategorie	Merkmal	Wert / Bereich	Primärquelle(n)
Fluggrenzen	Lastvielfaches n	n = 6 (Jäger und Blitzbomber)	22
Fluggrenzen	Höchstzulässiges Fluggewicht	Jäger: 5700 kg; Blitzbomber: 6150 kg (mit Zusatzhinweis zu Überlast in H4)	22
Geschwindigkeitsgrenzen	zulässige Höchstgeschwindigkeiten	bis 8 km Höhe: 950 km/h; über 8 km: 900 km/h; Sturzflug: 1000 km/h; voll ausgefahrene Landeklappen: 300 km/h; Fahrwerk ausgefahren: 350 km/h	23
Oberflächenschutz	Schutzanstrich	Schutzanstrich nach Oberflächenschutzliste; Verweis auf L.Dv. 521/1 (Lacke)	22

Einordnung der Spezifikationsunsicherheiten

Die Spannweitenabweichung (12,51 m vs. 12,65 m) und die in Sekundärquellen teils abweichende Höhenangabe sind typisch für historische Luftfahrzeugdaten: Unterschiede entstehen u. a. durch **Messdefinitionen** (z. B. mit/ohne Antennen, unterschiedliche Bezugsebenen), **Datenstand** (frühe vs. spätere Ausführung) oder **Varianten-/Rüstsatzkonfigurationen**. Statt eine Zahl „festzunageln“, wird im Bericht die jeweils zitierte Primärquelle mitgeführt. 3

Mechanische und aerodynamische Details

Zelle, Flügel, Leitwerk

Das Flugzeug-Handbuch beschreibt die Me 262 als **Ganzmetall-Schalenbau** mit glatter Außenfläche (u. a. durch versenkte Vernietung) und einem annähernd **dreieckigen Rumpfquerschnitt** mit starken Rundungen. Der Rumpf ist in Baugruppen (Rumpfspitze, Rumpfmittelteil, Rumpfendteil, Leitwerksträger) gegliedert; Mittel- und Endteil bestehen aus Halbschalen. 24

Der Flügel ist laut Handbuch **einholmig**; der Holm ist durchgehend und besteht aus **zwei Teilen**, die in der Mittelebene verschraubt sind. Flügelteile werden am Rumpf in mehreren Anschlussstellen befestigt (im Dokument z. B. mit 8-mm-Passbolzen). 25

Aus den Betriebsanweisungen folgen harte mechanische Grenzwinkel der Hochauftriebssysteme: Landeklappen sind **hydraulisch (Drucköl)** von 0° bis 55° verstellbar; für den Start wird eine definierte **Startstellung (20°)** genannt. Die Höhenflosse ist elektrisch trimmbar; ein dokumentierter Verstellbereich ist +3° bis −6°. 26

Cockpit/Canopy, Druckkabinen-Aspekte, Schutz

Der Führerraum ist (später) als **Druckkabine** vorgesehen; die „Wanne“ (Cockpit-Tub) sowie Durchführungen sind druckdicht ausgeführt. Der Windschtzaufbau ist dreiteilig (Vorderteil fest, Mittel-/

Rückteil abwerfbar); die Verglasung ist Plexiglas, die Frontscheibe ist als geneigte **Panzerglasscheibe** ausgeführt. [27]

Schutzmaßnahmen sind konstruktiv integriert: Das Rumpfwerk-Handbuch zeigt **Panzerplatten** zum Schutz von Pilot, Munition und wichtigen Geräten. [28]

Waffenanlage als „mechanisches Subsystem“

Das Waffenanlagen-Handbuch (Teil 8A) beschreibt für die starre Bewaffnung der A-1 die Konfiguration aus **vier MK 108** mit genauem Munitionslayout: **zwei Gurkästen mit je 100 Schuss** (für die oberen Waffen) und **zwei mit je 85 Schuss** (für die unteren Waffen) sowie eine **elektrisch-pneumatische Fernbedienungsanlage**. [29]
Die Dokumente listen zudem Bauteile/Unterbaugruppen (z. B. Abfeuer- und Durchladeschaltkästen, elt-pneumatische Durchladeventile, Preßluftflaschen mit Druckminderern, Reflexvisier Revi 16B). Das ist faktisch eine Stücklisten-/Subsystemsicht und ermöglicht Aussagen zu „kompatiblen Ersatzteilen“ auf Baugruppenebene (z. B. Flaschen, Ventile, Schaltkästen). [30]

Mermaid-Diagramm: Tragflächen-Querschnitt (schematisch)

> **Schematisch** (nicht maßstäblich). Dient dem Verständnis der im Handbuch genannten Hochauftriebs-/Steuerflächen (Vorflügel, Landeklappen, Querruder) und der Einholm-Struktur. [25]

```
flowchart TB
  A[Anströmung / Nasenleiste] --> B[Automatischer Vorflügel (Vorflügel)]
  B --> C[Hauptholm (einholmige Tragwerksausführung)]
  C --> D[Flügelbeplankung (Schalenbauweise / Glattblech)]
  D --> E[Landeklappe (0°..55°, Drucköl)]
  D --> F[Querruder (außen, Steuerwerk)]
  E --> G[Startstellung (typ. 20°)]
```

Fertigung, Werkstoffe, Kennzeichnung und Qualitätsaspekte

Fertigungs- und Strukturprinzipien (direkt belegt)

Die Handbücher belegen zentrale Fertigungsprinzipien, ohne jedoch vollständige Werksarbeitspläne offenzulegen:
Der Rumpf wird als **Ganzmetall-Schalenbau** mit „glatter Oberfläche“ beschrieben; zur Erreichung der glatten Außenhaut wird **Versenknietung** genannt. [31]
Der Führerraum-/Canopy-Verband nutzt ein **geschweißtes Rohrgerüst**; Verglasung Plexiglas. [32]

Die Dokumente enthalten zudem **Ab- und Anbauanleitungen** (z. B. Anheben/Aufbocken mit Kran/Traverse/Aufhängung, Trennen von Baugruppen), was indirekt auf eine **Baugruppenlogik** in Fertigung/Logistik hindeutet (Sektionen, die getrennt transportiert/gewartet werden können). [33]

Produktionsorte und „Fertigungsort“ im engeren/weiteren Sinn

Als Hersteller in den Vorschriften erscheint **Messerschmitt A.-G., Augsburg**. [34]
Für den tatsächlichen Endkriegs-Produktionsverbund nennt die Sekundärliteratur u. a. eine stark

dispersierte Fertigung/Endmontage und mehrere Standorte; diese Angaben sind historisch plausibel, im vorliegenden Bericht aber bewusst als **sekundär** eingeordnet (nicht aus Werksfertigungsplänen zitiert). [35]

Kennzeichnung, Seriennummern, Chargenlogik

Die Wartungsvorschrift fordert bei bestimmten Befunden explizit Meldungen unter Angabe von **Flugzeit und Werk-Nr.** (Werknummer). Das ist eine klare, dokumentierte Form der Serien-/Loskennzeichnung im Betrieb. [36]
Zusätzlich sind in musealen Kontexten Werknummern einzelner Exponate dokumentiert (z. B. AWM nennt Werknummer 500200 für ihr A-2a-Exemplar; Museums Victoria erwähnt ebenfalls Werknummern-/Verfügbarkeitslage). [37]

Qualitätskontrolle im Betrieb und bei Subsystemen

„Qualitätskontrolle" ist bei militärischen Luftfahrzeugen der Epoche selten als modernes QA-Prozesshandbuch dokumentiert, aber in den Vorschriften praktisch umgesetzt:
Die Bedienungsvorschrift enthält Checklisten für **Klar-machen zum Flug**, Dichtheitsprüfungen von Leitungen/Anschlüssen, Fremdkörperkontrolle sowie das Schließen/Sichern von Deckeln/Klappen/Schnellverschlüssen. [38]
Im Waffenanlagen-Handbuch sind Schritte wie **Einbauprüfung** und **Ausrichten für Funktions- und Justierbeschuss** als eigene Abschnitte vorgesehen – das ist gewissermaßen Subsystem-Abnahme/Justage. [39]

Nicht verfügbare Details (explizit)

Fertigungstoleranzen (Passungen, Niet-/Bohrungsmaße, Flügelprofil-Toleranzen etc.) sind in den hier frei verfügbaren Handbuchteilen **nicht** als vollständige Zeichnungssätze/Normblätter enthalten. Für echte Toleranzangaben wären Werkszeichnungen bzw. RLM-Zeichnungsunterlagen/Abnahmevorschriften erforderlich, die in dieser Recherche nicht als Originaldokumente vorlagen.

Betrieb, Wartung, Sicherheit und Leistungsdaten

Betriebsgrenzen und Leistungsnahe Betriebsdaten (primär)

Die Vorschriften definieren harte **Geschwindigkeitsgrenzen** für Konfigurationen (Klappen/Fahrwerk) und den Sturzflug (bis 1000 km/h). [23]
Die Start-/Flugbetriebslogik umfasst u. a. Landeklappen-Startstellung (20°), Hinweise zur Nutzung der Starthilfe und Mindest-/Maximalwerte in Betriebszuständen. [40]

Der Kraftstoffbetrieb ist detailliert geregelt (Tankumschaltung/Entleerungslogik). Beispiel: Umschalten der Triebwerke auf vorderen/hinteren Hauptbehälter und definierte Sequenzen zur Nutzung der Zusatzbehälter. [41]

Sicherheitsdaten und bekannte Betriebsrisiken

Die Dokumente enthalten klare Sicherheitswarnungen, z. B. Abstand zur Einlauföffnung bei laufendem Triebwerk (Ansauggefahr), sowie Hinweise zur Brand-/Startvorbereitung (Startfeuerlöscher bereitstellen, Schutzkörbe vor Einlauföffnungen). [42]

Für das Rollen wird explizit geraten, Kurvenrollen **durch Bremsen, nicht durch Gasgeben** durchzuführen (Überhitzungsgefahr). [43]

Ein besonders wichtiger, technisch begründeter Risikohinweis betrifft die Triebwerksbedienung: **Schnelles Gasgeben** wird mit **Verbrennungen am Turbinenrad** in Verbindung gebracht; daher wird eine langsame Leistungshebelbewegung gefordert. Das ist ein direkt belegter Hinweis auf ein Zuverlässigkeits-/Lebensdauerproblem des Triebwerks unter falscher Bedienung. [44]

Wartungslogik, Intervallbeispiele und „Ersatzteile“

Die Wartungsvorschrift definiert konkrete Inspektions-/Pflegepunkte: Untersuchung der Rumpfhaut auf Verformung/Risse, Nachziehen loser Schrauben, Pflege von Plexiglas, sowie eine Prüfung von Punktschweißungen an der Rumpfspitze nach Betriebsstundenintervallen. [45]
Bei Fahrwerkswartung werden u. a. Druckwerte für Federbeine/Räder/Bugrad genannt und eine Prüfung des Bugrad-Bremsmoments mit Gerät „Heila 900“ (Sollwert 12 mkg) gefordert. [46]

Zu „kompatiblen Ersatzteilen“ im Sinne austauschbarer Baugruppen:
Die Start-/Starthilfe-Prozedur beschreibt abwerfbare Raketen und merkt an, dass **abgeworfene Raketenkörper** bei Unversehrtheit **wiederverwendet** werden können, während **Düsen und Überdruckventil** gegen neue zu tauschen sind. Das ist eine dokumentierte Instandhaltungs-/Ersatzteillogik für ein Rüstsatz-Subsystem. [47]
Für Schleppbetrieb wird eine Schleppvorrichtung mit konkreter Nummer genannt (Nr. 8-262.992-020) – ein Beispiel für dokumentierte Ausrüstung/Teilenummern. [48]

Leistungsdaten aus Tests/Erprobung

Ein RAE-Bericht (Okt. 1945) dokumentiert Flugtests von Me 262 (sowie He 162 und Ar 234) zur Bestimmung von **Höchstgeschwindigkeit** und **Steigrate** in Abhängigkeit von der Höhe und enthält Tabellen zu Flächenbelastung/All-up-Gewichten (Testbedingungen ohne Munition/Bomben). [49]
Der Bericht enthält zudem eine Widerstandsaufteilung (Drag analysis) inklusive Vergleichsbezug **Meteor III** vs. Me 262. [50]

Museale Zusammenfassungen (USAF-Fact Sheet) nennen als konsolidierte Leistungswerte u. a. **Max Speed 540 mph**, **Range 650 miles**, **Ceiling 38,000 ft** sowie **2× Jumo 004** (je 1,980 lbs thrust) und verweisen zugleich auf produktionshemmende Faktoren wie „temperamental engines“ und Entwicklungsschwierigkeiten. [51]

„Bekannte Probleme/Rückrufe“

„Rückrufe“ im modernen Konsumgüter-Sinn sind für ein Kriegsflugzeug nicht anwendbar. Was es gibt, sind **dokumentierte Betriebsrisiken/Schwachstellen** und daraus folgende Vorschriften/Prozeduren. Explizit belegt sind u. a. (i) Triebwerksüberhitzung/Schädigung bei falschem Gasgeben, (ii) Konfigurationsgrenzen für Fahrwerk/Klappen, (iii) hohe Landegeschwindigkeiten mit entsprechenden Anflug-/Aufsetzbereichen. [52]

Mermaid-Diagramm: Timeline der Fertigungs-/Montage- und Abnahme-Logik

> Die Handbücher dokumentieren viele **Montage-/Abbauhandlungen** und betriebliche Prüflogik. Die folgende Timeline ist deshalb eine **rekonstruierte, plausible Baugruppen- und Abnahmeabfolge**, die direkt belegte Elemente (Baugruppen, Ab-/Anbau,

Einbauprüfung, Justierbeschuss) integriert. Sie ist **nicht** als originaler Werksarbeitsplan zu lesen. [53]

```
flowchart TB
  A[Material-/Baugruppenfertigung\n(Ganzmetall-Schalenbau, versenkte Vernietung)] --> B[Baugruppenmontage\nRumpfspitze / Mittelteil / Endteil / Leitwerksträger]
  B --> C[Systemintegration\nTriebwerke, Drucköl/Hydraulik, Elektrik, Kraftstoff]
  C --> D[Subsystemintegration Waffenanlage\n(MK 108 + elt-pneumatische Fernbedienung)]
  D --> E[Einbauprüfung & Justage\n(Einbauprüfung, Funktions-/Justierbeschuss)]
  E --> F[Betriebliche Abnahme/Flight Readiness\n(Klar-machen zum Flug, Dichtheit, FOD-Check)]
```

Vergleich mit ähnlichen Mustern und Dokumentenverzeichnis

Vergleichstabelle mit ähnlichen (zeitnahen) Strahljägern

Vergleichslogik: Es existieren viele Untervarianten. Für Vergleichbarkeit werden hier jeweils **repräsentative** Datenpunkte aus **musealen Fact Sheets** (F-80C, Me 262A) sowie etablierten Nachschlage-/Primärtabellen (RAE-Testtabellen; NACA-RM für P-80A-Geometrie) genutzt. [54]

Merkmal	Me 262 (A-1/A-2, Dokumentstand 1944)	Gloster Meteor (Beispiel F.4, Museum)	Lockheed F-80C / P-80 (Museum)	Heinkel He 162 (Kontext/RAE)
Antrieb	2× Jumo 004 B-1 [15]	2-strahlig (Variante abhängig) [55]	1× Allison J33 (F-80C Fact Sheet) [56]	1-strahlig (BMW 003 im RAE-Kontext) [57]
Länge	10,6 m [12]	41 ft 0 in (≈ 12,50 m) [55]	34 ft 6 in (≈ 10,52 m) [56]	—
Spannweite	12,51–12,65 m [3]	37 ft 2 in (≈ 11,33 m) [55]	38 ft 10 ½ in (≈ 11,85 m) [56]	—
Flügelfläche	21,7 m² [12]	—	237 sq ft (≈ 22,0 m²) (P-80A Geometrietabelle) [58]	120 sq ft (≈ 11,1 m²) (RAE-Tabelle) [59]
All-up weight (Test/Bezug)	14,730 lbs (RAE; ohne Munition) [59]	—	—	5,920 lbs (RAE) [59]

Merkmal	Me 262 (A-1/A-2, Dokumentstand 1944)	Gloster Meteor (Beispiel F.4, Museum)	Lockheed F-80C / P-80 (Museum)	Heinkel He 162 (Kontext/RAE)
Max Speed (konsolidiert)	540 mph (USAF-Fact Sheet) [51]	—	580 mph (F-80C Fact Sheet) [56]	—

Interpretation (technisch):
Im RAE-Flugtestkontext zeigt die Me 262 eine für 1944/45 sehr hohe Leistungsfähigkeit; der Bericht vergleicht die Widerstandsanteile sogar direkt mit Meteor III (Drag-Budget) und bestätigt die Relevanz der Me-262-Aerodynamik im Vergleichsrahmen. [50]
Die spätere US-Museumszusammenfassung ordnet die Me 262 zugleich als technisch fortschrittlich, aber durch „temperamental engines“ und Produktions-/Entwicklungshemmnisse belastet ein. [51]

Verfügbare Dokumente und Primärquellen

Die folgenden Dokumente wurden in diesem Bericht tatsächlich ausgewertet oder als Primär-/Autoritätsquelle genutzt:

- **Me 262 A-1, A-2 Flugzeug-Handbuch Teil 0 (Allgemeine Angaben)** – enthält Grundlayout, Abmessungen, Fluggrenzen, Schutzanstrich-Verweis. [60]
- **Me 262 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 1 (Rumpfwerk)** – enthält Rumpfstruktur, Schalenbau/Versenknietung, Cockpit/Canopy-Konstruktion, Druckkabinenhinweise, Panzerung. [61]
- **Me 262 A-1, A-2 Bedienungsvorschrift-Fl (Flugbetrieb/Wartung)** – enthält Betriebsstoffe, Konfigurationsgrenzen, Start-/Betriebsabläufe, Wartungsintervalle, Sicherheitshinweise. [62]
- **Me 262 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 8A (Schußwaffenanlage)** – enthält MK-108-Integration, Munitions-/Baugruppenlogik, Einbau-/Prüfabschnitte. [63]
- **RAE Technical Note (Okt. 1945): Performance in flight of Me 262 / He 162 / Ar 234** – Flugtestauswertung (Speed/Climb vs. Height) + Drag-Analyse inkl. Vergleich Meteor III. [49]
- **USAF Museum Fact Sheet: Me 262A Schwalbe** – konsolidierte Museumsspezifikation (mph, ft, Engine-Nennschub) und Hinweis auf motorische/produktionsseitige Probleme. [51]
- **USAF Museum Fact Sheet: Lockheed F-80C** – Vergleichsdaten (Span/Length/Speed/Range/Ceiling). [56]
- **NACA Research Memorandum (P-80A): Basic dimensional data** – Vergleich der Aerodynamik-/Geometrieparameter (u. a. Flügelfläche, Spannweite, Streckung, Pfeilung 0, Profile). [58]
- **Deutsches Museum Digital / AWM / Museums Victoria** – museale Kontextdaten, Exponat-/Werknummernbezüge. [64]

Direktlinks zu Originaldokumenten

> URLs gemäß Systemvorgabe nur im Codeblock (ohne Markdown-Linkformat). Die in diesem Bericht gesetzten Inline-Zitate sind ebenfalls klickbar.

```
Me 262 A-1, A-2 Flugzeug-Handbuch Teil 0 (PDF):
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-0.pdf

Me 262 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 1 (Rumpfwerk) (PDF):
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-
```

```
Teil-1.pdf

Me 262 A-1, A-2 Bedienungsvorschrift-Fl (PDF):
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-A-2-BDV-
Fl.pdf

Me 262 A-1 Flugzeug-Handbuch Teil 8A (Schusswaffenanlage) (PDF):
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-
Teil-8A.pdf

RAE Technical Note (Oct 1945) – German jets performance (PDF):
https://www.wwiiaircraftperformance.org/me262/RAE-german-jets.pdf

NACA RM (Dec 1947) – P-80A flying qualities / basic dimensional data (PDF
download):
https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20030063229/downloads/20030063229.pdf

National Museum of the USAF – Messerschmitt Me 262A fact sheet:
https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/
Article/196266/messerschmitt-me-262a-schwalbe/

National Museum of the USAF – Lockheed F-80C fact sheet:
https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/
Article/196116/lockheed-f-80c-shooting-star/
```

---

1 2 3 5 7 8 9 10 11 12 13 14 19 22 25 60 https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-0.pdf
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-0.pdf

4 15 16 17 18 21 23 26 34 36 38 40 41 42 43 44 45 46 47 48 52 62 https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-A-2-BDV-Fl.pdf
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-A-2-BDV-Fl.pdf

6 49 50 57 59 https://www.wwiiaircraftperformance.org/me262/RAE-german-jets.pdf
https://www.wwiiaircraftperformance.org/me262/RAE-german-jets.pdf

20 29 30 39 63 https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-8A.pdf
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-8A.pdf

24 27 28 31 32 33 53 61 https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-1.pdf
https://www.andrekorporaal.nu/wp-content/uploads/2019/11/Me-262-A-1-Handbuch-Teil-1.pdf

35 https://de.wikipedia.org/wiki/Messerschmitt_Me_262
https://de.wikipedia.org/wiki/Messerschmitt_Me_262

37 https://www.awm.gov.au/collection/C111055
https://www.awm.gov.au/collection/C111055

51 54 https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196266/messerschmitt-me-262a-schwalbe/
https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196266/messerschmitt-me-262a-schwalbe/

55 https://planesoffame.org/aircraft/plane-Mk-4
https://planesoffame.org/aircraft/plane-Mk-4

56 https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196116/lockheed-f-80c-shooting-star/
https://www.nationalmuseum.af.mil/Visit/Museum-Exhibits/Fact-Sheets/Display/Article/196116/lockheed-f-80c-shooting-star/

58 https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20030063229/downloads/20030063229.pdf
https://ntrs.nasa.gov/api/citations/20030063229/downloads/20030063229.pdf

64 https://digital.deutsches-museum.de/de/digital-catalogue/collection-object/73736/
https://digital.deutsches-museum.de/de/digital-catalogue/collection-object/73736/